KOLEJNY Nr 27
DLA SPRAW LOTNICTWA CYWILNEGO.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XIX | Warszawa, 29 lipca 1937 r. | Nr 26.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział Lotnictwa Cywilnego.

Poz. 210. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 lipca 1937 r. Nr 155 w sprawie uzupełnienia wykazu aeroklubów narodowych obcych, upoważnionych do wystawiania legitymacyj, uprawniających do zwolnienia od opłat za korzystanie z lotnisk . . . . str. 325

Poz. 211. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 lipca 1937 r. Nr 156 w sprawie wypożyczania silników Ministerstwa Komunikacji właścicielom płatowców prywatnych . . . . str. 326

Poz. 212. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 lipca 1937 r. Nr 157 w sprawie podziału Polski na okręgi, przydzielone do poszczególnych radiostacyj lotniskowych Ministerstwa Komunikacji . . str. 329

OBWIESZCZENIA.

Obwieszczenie o przystąpieniu Republiki Austriackiej do Konwencji, urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu dnia 13 października 1919 r. . . str. 331

Komunikat dla lotników polskich, udających się drogą powietrzną do państw obcych . . . . str. 331

Wydawnictwa zalecone . . . str. 334

CZĘŚĆ C.

Przedruk art. 1 ust. 1), 16) i 17) ustawy z dnia 14 kwietnia 1937 r. o zmianie ustawy o zaopatrzeniu inwalidzkim str. . . 334

Przedruk ustawy z dnia 20 kwietnia 1937 r. o ratyfikacji konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących zajęcia zabezpieczającego statków powietrznych podpisanej w Rzymie dnia 29 maja 1933 r. . . str. . . 335

Przedruk rozporządzenia Ministra Spraw Wojskowych z dnia 17 kwietnia 1937 r. w sprawie wykonania ustawy z dnia 23 stycznia 1937 r. o ochotniczych lotach ćwiczebnych . . . . str. . . 335

Przedruk komunikatu Ministerstwa Komunikacji o ustanowieniu strefy niebezpiecznej nad lasem Kabackim koło Warszawy . . . . str. . . 338

DZIAŁ LOTNICTWA CYWILNEGO.

210.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 lipca 1937 r. Nr. 155 w sprawie uzupełnienia wykazu areoklubów narodowych obcych, upoważnionych do wystawiania legitymacyj, uprawniających do zwolnienia od opłat za korzystanie z lotnisk.

W związku z przystąpieniem aeuroklubu narodowego Czechosłowacji do międzynarodowego porozumienia o zwolnieniu samolotów turystycznych cudzoziemskich od opłat za korzystanie z lotnisk, podaje się do wiadomości, że aeroklub ten został upoważniony do wystawiania legitymacyj, uprawniających do zwolnienia od opłat za korzystanie z lotnisk, ustalonego okólnikiem Ministerstwa Komunikacji z dnia 29 grudnia 1936 r. (Dz. Urz. Min. Kom. z 1937 r. Nr 2, poz. 6).

Równocześnie należy uzupełnić wykaz aeroklubów narodowych obcych, ogłoszony w

okólniku Nr L. II/219/7/36 z dnia 17 września 1936 r. (Dz. Urz. Min. Kom. Nr 53, poz. 260) następująco:

16. Czechosłowacja — Aeroklub Republiky Ceskoslovenske.

Nr L-II/219/3/37.

211.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 lipca 1937 r. Nr 156 w sprawie wypożyczania silników Ministerstwa Komunikacji właścicielom płatowców prywatnych.

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że decyzją z dnia 21 czerwca 1937 r. Minister Komunikacji wyraził zgodę na stałe wypożyczanie silników lotniczych, jako na jedną z form subwencjonowania lotnictwa sportowego.

Wypożyczanie to będzie się odbywało na następujących warunkach:

1. O wypożyczenie silników lotniczych mogą ubiegać się osoby, które zamierzają zamówić lub nabyć zbudowany w kraju płatowiec, typu zatwierdzonego przez Ministerstwo Komunikacji, w celu uprawiania sportu lotniczego z wykluczeniem jakichkolwiek celów zarobkowych.

2. O wypożyczenie silnika należy ubiegać się przed zamówieniem lub nabyciem płatowca, ponieważ późniejsze starania mogą pozostać bez uwzględnienia.

3. Wypożyczanie silników będzie stosowane w ramach możliwości budżetowych indywidualnie, w związku z czym Ministerstwo Komunikacji może odmówić wypożyczenia bez podania motywów.

4. Ze względu na ustalony plan eksploatacji sprzętu lotniczego, Ministerstwo Komunikacji, wyznacza dla każdego wypożyczonego silnika maksymalną ilość godzin pracy na rok, jak również jej dolną granicę, poniżej której silnik uważa się za niedostatecznie wykorzystany.

5. Wypożyczający zobowiązuje się do racjonalnej obsługi i konserwacji wypożyczonego silnika. Celem zachęcenia go do należytego obchodzenia się z silnikiem, ustala się dla każdego silnika okres amortyzacyjny, po osiągnięciu którego w służbie jednego używającego silnik, może przejść, na jego własność.

6. Wypożyczający zobowiązuje się przedstawić silnik organowi kontroli lotniczej Ministerstwa Komunikacji do oględzin w 3-miesięcznych okresach oraz zawiadomić wymieniony organ o każdorazowym uszkodzeniu silnika.

7. Wypożyczający uskutecznia wszelkie naprawy silnika zasadniczo na własny koszt, chyba, że odnośne zarządzenia Ministerstwa Komunikacji postanowią inaczej.

8. Jako zabezpieczenie wartości wypożyczonego silnika, pobiera się gwarancję w gotówce, papierach wartościowych, wekslach, hipotece oraz wszelkich środkach płatniczych uznanych przez Skarb Państwa. Wysokość gwarancji ustala się indywidualnie w zależności od stanu majątkowego wypożyczającego, przy czym gwarancja nie może być mniejsza od 10% wartości wypożyczonego silnika. Dla osób szczególnie zasłużonych dla lotnictwa polskiego Ministerstwo Komunikacji może odstąpić od pobierania gwarancji.

9. Wypożyczający jest zobowiązany do podpisania z Ministerstwem Komunikacji umowy według załączonego wzoru. Niedotrzymanie przez wypożyczającego któregokolwiek z przyjętych na siebie warunków wypożyczenia, powoduje odebranie silnika. Niezależnie od tego, wypożyczający zobowiązuje się zwrócić oddany do użytku silnik Ministerstwu Komunikacji na każde jego żądanie bez podania powodów.

W 1937 r. Ministerstwo Komunikacji będzie wypożyczać wyłącznie silniki lotnicze typu P. Z. Inż. Junior lub Major.

Nr L-III/603a/20/37.

Załącznik do okólnika Ministerstwa Komunikacji Nr 156.

U M O W A

o oddanie silnika lotniczego do użytku

Dnia .... 193...... r. między SKARBEM PAŃSTWA w osobie DYREKTORA DEPARTAMENTU LOTNICTWA CYWILNEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI p. .... a p. ....

....

zastąpionym (a) przez ....

....

działających na podstawie ....

....

została zawarta umowa treści następującej:

§ 1.

Ministerstwo Komunikacji oddaje p. .... do użytku, z jednoczesnem wpisaniem tego oddania do rejestru państwowego statków powietrznych, niżej opisany silnik, stanowiący własność tego Ministerstwa, a wbudowany na samolot:

Znaki przynależności państwowej i rejestracji ....

Typ .... Nr fabr. ....

a) **Silnik:** Typ .... moc ....

Nr fabr. .... Nr kartoteki silników ....

b) **Wyposażenie:**

1) ....

2) ....

3) ....

4) ....

5) ....

§ 2.

P. .... przyjmuąc od Ministerstwa Komunikacji opisany w § 1 silnik do użytku zobowiązuje się do:

1. stosowania się do wszelkich przepisów oraz zarządzeń Ministerstwa Komunikacji i organów przez to Ministerstwo upoważnionych, dotyczących używania wypożyczonych przez Ministerstwo Komunikacji silników oraz bezpieczeństwa lotniczego;
2. utrzymanie tego silnika wraz z wyposażeniem z całą starannością, w stopniu, zapewniającym jak najlepiej możność normalnego używania;
3. ponoszenie wszelkich kosztów i wydatków związanych z używaniem silnika z wyjątkiem kosztów i wydatków, których pokrycie zostanie zapewnione przez Ministerstwo Komunikacji w warunkach, o których mowa w punkcie 1 niniejszego paragrafu;

4) przedstawiania wypożyczonego silnika do przeglądu przez organ kontrolny lotniczy w okresach 3-miesięcznych oraz zawiadamianie tego organu o każdorazowym uszkodzeniu silnika;
5) ścisłego wykazywania godzin pracy silnika (wraz z próbą silnika) w książce silnikowej;
6) wylatania w ciągu każdego roku kalendarzowego:
najmniej .... godzin,
najwięcej.. godzin;
7) natychmiastowego zawiadomienia Ministerstwa Komunikacji o osiągnięciu przez silnik wyznaczonej dla niego w pkt. 6 najwyższej dopuszczalnej ilości godzin pracy na rok, o ile cyfra ta osiągnięta została przed końcem roku kalendarzowego.

§ 3.

We wszystkich tych przypadkach, gdy w związku z używaniem silniku przez p.............
.... mogłoby grozil zajęcia silnika przez władze skarbowe albo sądowe, lub też wytoczenie powództwa o odszkodowanie p...
zobowiązuje sié ujawnić każdorazowowo i niezwłocznie za pomocą posiadanych dokumentów, okoliczność, że silnik stanowi własność Ministerstwa Komunikacji i jest w używaniu p..................
....

§ 4.

P... zobowiązuje się użyczyć względnie przekazać silnik iunym osobom lub instytucjom tylko za wyraźną zgodą Ministerstwa Komunikacji.

§ 5.

P... zobowiązuje się zrwócić oddany do użytku silnik Ministerstwa Komunikacji niezwłocznie na każde jego żądanie. Zwrot silnika będzie zaznaczony przez Ministerstwo Komunikacji w rejestrze samolotu: zn. rej.........................
.... typ. .... Nr fabr...

P. .... jest obowiązany przed zwrotem silnika usunąć wszystkie jego uszkodzenia, z wyjątkiem wynikłych z normalnego zużycia, względnie powstałych w ruchu, a nie spowodowanych winą obsługi względnie pilota.

§ 6.

Tytułem zabezpłeczenia wykonania niniejszej umowy p...
.... składa w Ministerstwie Komunikacji ....
.... na kwotę zł...

§ 7.

P... przysługuje prawo wystąpienia do Ministerstwa Komunikacji o przyznanie prawa własności na silnik, o którym mowa w niniejszej umowie pod warnnkiem, że:
a) ustalony przez Ministerstwo Komunikacji całkowily okres amortyzacyjny..................
godz. pracy, po odliczeniu.. godz. jako stwierdzonego ztanu na dzień zawarcia niniejszej umowy, został osiągnięty w służbie p....................................
.... w czasie nie krótszym jak.......................... lat od daty podpisania niniejszej umowy;
b) wszystkie punkty niniejszej umowy zostały dotrzymane.

§ 8.

Wszelkie opłaty stemplowe i inne należności skarbowe wynikające z tytułu niniejszej umowy jak równierz z tytułu rejestracji silnika i późniejszych zmian w rejestrze państwowym statków powietrznych w związku z używaniem, obciążają w całości p ....
....

§ 9.

Strony umawiające się obierają Sądy w Warszawie, jako wyłącznie właściwe do rozpoznawania wszelkich sporów z niniejszej umowy wyniknąć mogących.

Umowa niniejsza spisana zostaje w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, w których jeden pozostaje w przechowaniu Ministerstwa Komunikacji (akta rejestru państwowego statków powietrznych), drugi otrzymuje p..

212.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 lipca 1937 r. Nr 157 w sprawie podziału Polski na okręgi, przydzielone do poszczególnych radiostacyj lotniczych Ministerstwa Komunikacji.

W związku z realizowaniem lotniczej sieci radioelektrycznej w Polsce, ustala się podział Polski na okręgi, przydzielone do poszczególnych radiostacyj lotniczych Ministerstwa Komunikacji.

Równocześnie ustala się punkty meldunkowe, przy przelocie których samoloty, zaopatrzone w radiostacje, powinny meldować się do odnośnych radiostacyj lotniczych.

Okólnik niniejszy wydaje się w związku z przyjętym przez Polskę, a uchwalonym przez C. I. N. A. Międzynarodowym Regulaminem Lotniczej Służby Radioelektrycznej i wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Przy niniejszym załącza się:

1. granice okręgów radiostacyj lotniczych,

2. wykaz punktów meldunkowych dla samolotów,

3. Wyciąg z Międzynarodowego Regulaminu Lotniczej Służby Radioelektrycznej.

Równocześnie traci moc obowiązującą okólnik Ministerstwa Komunikacja Nr L-IV/ /940/1/32 z dnia 29 kwietnia 1932 r, w sprawie podziału Polski na okręgi, przydzielone do poszczególnych radiostacyj lotniskowych Ministerstwa Komunikacji.

Nr L-IV/881/68/37.

Załącznik Nr 1 do okólnika Ministerstwa Komunikacji Nr 157.

1. GRANICE OKRĘGÓW RADIOSTACYJ LOTNICZYCH.

A. Warszawa.

Granica Państwa z Prusami od Działdowa do wysokości Augustowa — Augustów — Sokółka — Hajnówka — Brześć n/Bugiem — Chełm — Bychawa — Sandomierz — Końskie — Paradyz — Piotrków— Łódź — Łęczyca — Krośniewice — Włocławek — Lipno — Rypin — Brodnica — Lidzbark — granica Państwa z Prusami pod Działdowem.

B. Poznań.

Dorotowo na granicy Państwa z Niemcami — Więcbark — Chełmno — Brodnica— Rypin — Lipno — Włocławek — Krośniewice — Łęczyca — Łódź — Zduńska Wola — Wieluń — Praszka na granicy z Niemcami — granica Państwa z Niemcami w kierunku północnym do Dorotowa.

C. Gdynia.

Granica Państwa z Niemcami od Dorotowa w kierunku północnym do morza, obszar morski w promieniu około 200 km od Gdyni, granica Państwa z W. M. Gdańskiem i Prusami Wschodnimi do Działdowa, Działdowo — Lidzbark — Brodnica — Chełmno — Więcbork — Dorotowo na granicy Państwa z Niemcami.

D. Wilno.

Granica Państwa z Prusami Wschodnimi na wysokości Augustowa na północ aż do granicy Państwa z Litwą, następnie granica Państwa z Litwą, Łotwą i Z. S. R. R. do Mikaszewicz — Łuniniec — Pińsk — Brześć n/B. — Hajnówka — Sokółka — Augustów i granica Państwa z Prusami Wschodnimi na wysokości Augustowa.

E. Lwów.

Brześć n B. — Pińsk — Łuniniec — Mikaszewicze granica Państwa z Z. S. R. R., Rumunią, Czechosłowacją do Łupkowa — Łupków — Sanok — Rzeszów — Sandomierz — Bychawa — Chełm — Brześć n/B.

F. Kraków — Katowice.

Sandomierz — Rzeszów — Sanok — Łupków na granicy Państwa z Czechosłowacją, granica Państwa z Czechosłowacją, później z Niemcami aż do Praszki — Praszka — Wieluń — Zduńska Wola — Łódź — Piotrków — Paradyz — Końskie — Sandomierz.

Załącznik Nr 2 do okólnika Ministerstwa Komunikacji Nr 157.

2. PUNKTY MELDUNKOWE DLA SAMOLOTÓW.

Linia AB1 — **Warszawa — Łódź — Kępno — (Wrocław):** Skierniewice — Łódź — Sieradz — Kępno.
Prowadzenie samolotów: Warszawa — Łódź — radiostacja Warszawska.
Prowadzenie samolotów: Łódź — Kępno — radiostacja Poznańska.

Linia AB2. — **Warszawa — Poznań — Zbąszyń — (Berlin):** Zychlin — Krośniewice — Słupca — Poznań — Zbąszyń.
Prowadzenie samolotów: Warszawa — Krośniewice — radiostacja Warszawska.
Prowadzenie samolotów: Krośniewice— Poznań — radiostacja Poznańska.

Linia AC. — **Warszawa — (Gdynia) — Rumia:** Płońsk — Lidzbark — Iława — Malborg— Rumia (Gdynia).

Prowadzenie samolotów: Warszawa — Lidzbark — radiostacja Warszawska.
Prowadzenie samolotów: Lidzbark — Rumia — radiostacja Rumia.

Linia AD. — **Warszawa — Wilno — (Ryga):** Małkinia — Sokółka — Grodno — Orany — Wilno — Święciany— Turmont.
Prowadzenie samolotów: Warszawa — Sokółka — radiostacja Warszawska.
Prowadzenie samolotów: Sokółka — Wilno — Turmont — radiostacja Wileńska.

Linia AE. — **Warszawa— Lwów — Śniatyń — (Bukareszt):** Dęblin — Bychawa — Terespol — Rawa Ruska — Lwów — Halicz — Śniatyń.
Prowadzenie samolotów: Warszawa — Bychawa — radiostacja Warszawska.
Prowadzenie samolotów: Bychawa — Lwów — Śniatyń—radiostacja Lwowska.

Linia AF. 1. — **Warszawa — Kraków — Cieszyn (Budapeszt):** Nowe Miasto — Końskie — Jędrzejów — Kraków — Cieszyn.
Prowadzenie samolotów: Warszawa — Końskie — radiostacja Warszawska.
Prowadzenie samolotów: Końskie — Kraków — Cieszyn — radiostacja Krakowska.

Linia AF. 2. — **Warszawa — Katowice — Cieszyn — (Wiedeń):** Nowe Miasto — Paradyz — Przedbórz — Żarki — Katowice — Cieszyn.
Prowadzenie samolotów: Warszawa — Paradyz — radiostacja Warszawska.
Prowadzenie samolotów: Paradyz — Katowice — Cieszyn — Radiostacja Katowicka.

Załącznik Nr 3 do okólnika Ministerstwa Komunikacji Nr 157.

3. WYCIĄG Z MIĘDZYNARODOWEGO REGULAMINU LOTNICZEJ SŁUŻBY RADIOELEKTRYCZNEJ.

Art. 5.

Łączność w służbie „samolotowej".

1. Stacje samolotowe pracują wyłącznie ze stacją lotniczą okręgu, nad którym on się znajduje lub uważają, że się znajdują Wyjątki są dopuszczalne kiedy:

a) odnośna stacja samolotowa używa fal pośrednich lub krótkich,
b) obsługa samolotu sama określa swoje położenie przy pomocy radia,
c) stacja lotniskowa nie może funkcjonować,
d) stacja lotniska poleca wykonać swoją pracę przez drugą stację lotniskową,
e) stacja lotniskowa nie może natychmiast udzielić pilnych wyjaśnień, żądanych przez stacje lotnicze (samolotowe).

Art. 20.

Komunikaty sygnalizujące położenie statków powietrznych.

1. Skrót QTH poprzedza komunikaty radiotelegraficzne, sygnalizujące położenie statków powietrznych. Zawierają one wskazania położenia statku powietrznego (odległość w km i kierunek do najbliższego punktu sygnalizacyjnego).

Jeżeli wiadomość ta nie była jeszcze przekazana do odnośnej stacji lotniskowej, należy dodać skrót QAB i nazwę portu lotniczego, w którym winno nastąpić najbliższe lądowanie.

W komunikatach radiotelegraficznych wyrazy: „przelatują przez", mogą być użyte zamiast skrótu QTH oraz wyrazy „w drodze do" zamiast QAB.

2. Statki powietrzne komunikacji publicznej zaopatrzone w aparaty radiokomunikacyjne, przelatujące nad punktami sygnalizacyjnymi, ustalonymi dla każdej międzynarodowej linii powietrznej, sygnalizują odnośnym stacjom lotniskowym swoje położenie.

3. Wkrótce po odlocie i przed przylotem do portu lotniczego, stacja lotnicza (samolotowa) podaje drogą radiotelegraficzną do odnośnej stacji lotniskowej komunikat o odlocie, poprzedzony skrótem QAD lub poprzedzony skrótem QAA komunikat o przylocie. Komunikat o odlocie winien zawierać oprócz nazwy portu odlotu, poprzedzoną skrótem QAB, nazwę portu przeznaczenia.

W radiotelefonii winno być stosowane to samo postępowanie, jednakże użycie skrótu nie jest obowiązujące.

Do komunikatu o przylocie może być dodany skrót QBE.

4. Statek powietrzny, który w locie zmienia kierunek swej drogi, winien o tym zawiadomić port lotniczy, z którym jest w łączności.

5. Jeżeli można się obawiać zderzenia między kilkoma statkami powietrznymi, winny one być w miarę możności zawiadomione o niebezpieczeństwie przez korespondujące z nimi stacje lotniskowe.

6. Stacje lotniskowe mogą zapytywać o położenie stacje lotnicze (samolotowe) tylko w wypadku, gdy wskazania zawarte w normalnych meldunkach, podawanych przy mijaniu przepisanych punktów sygnalizacyjnych, wydają się niewystarczające dla uniknięcia zderzenia.

7. Treść komunikatów radiotelefonicznych podaje się normalnie dwa razy: stacja odbiorcza powtarza i stacja nadawcza potwierdza prawidłowość odbioru.

OBWIESZCZENIA.

Obwieszczenie o przystąpieniu Republiki Austriackiej do Konwencji, urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu dnia 13 października 1919 r.

Na skutek komunikatu Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej (C. I. N. A.) podaje się do wiadomości, że rząd Republiki Austriackiej zgłosił od dnia 1 czerwca 1937 r. swe przystąpienie do Konwencji, urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu dnia 13 października 1919 r. (Dz. U. R. P. z 1929 r. Nr 6, poz. 54, w brzmieniu uzupełnionym w Dz. U. R. P. z 1931 roku Nr 108, poz. 837).

W związku z powyższym od dnia 1 czerwca 1937 r. Austria przechodzi do kategorii państw, posiadających unormowane umownie stosunki lotnicze z Polską na podstawie wyżej wspomnianej konwencji, t. j. do liczby państw wymienionych w części I wykazu dołączonego do okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 29 grudnia 1936 r. Nr 4/1937 (Dz. Urz. M. K. z 1937 r. Nr 2, poz. 5).

Nr L-II/231/2/37.

Komunikat dla lotników polskich, udających się drogą powietrzną do państw obcych.

(Skróty wydawnictw urzędowych zagranicznych, skąd zostały zaczerpnięte informacje oznaczają:
a) B. d. R. — Bulletin de Renseignements de la CINA.
b) N. f. L. — Nachrichten für Luftfahrer).

1. **Informacje ogólne.**

— Spis informacyjny przepisów poszczególnych państw w sprawie przylotu statków powietrznych do obszaru tych państw (B. d. R. 780/37).

— Europejskie meteoroliczne komunikaty zbiorowe (B. d. R. 774/37).

— Nowy adres Sekretariaut Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej — CINA, 60 bis Avenue d'Iena, Paris (16) nr tel. Passy 37-34.

— Taryfy opłat radiokorespondencji lotniczej prywatnej (N. f. L. 16/37).

2. **Albania,**

— Przepisy ruchu lotniczego (N. f. L. 716/37).

— Strefy zakazane w Albanii (N. f. L. 20/37).

3. **Algier.**

— Przedstawiciel władz francuskich w Algierze zwrócił się do przedstawicieli dyplomatycznych poszczególnych państw w tym kraju z prośbą o ostrzeżenie lotników, udających się w drogę powietrzną do Algieru, by przed przylotem zaopatrywali się w pozwolenie na przylot, oraz stosowali się ściśle do przepisów o przylocie do Afryki Zachodniej (v. Dz. Urz. M. K. z 1936 r. Nr 5, poz. 22 pkt 1 i 7).

4. **Anglia.**

— Jednolity (z uwzględnieniem późniejszych zmian) tekst ustawy z 1920 r. o żegludze powietrznej (B. d. R. 775/37).

— Ostrożności przy używaniu butli z gazami dla celów lotniczych (B. d. R. 776/37).

— Przelot nad autodromem Brooklands w czasie wyścigów (B. d. R. 776/37).

— Przeszkody na lotnisku Ronaldsway — maszty radiostacyj (B. d. R. 780/37 i N. f. L. 23/37).

— Strefa niebezpieczna — poligon w Manorbier, Pembrokschire (B. d. R. 780/37 i N. f. L. 23/37.

— Regulamin i rozkład pracy lotniczej służby metorologicznej i radiotechnicznej (B. d. R. 774/37).

— Zmiana odresu Departamentu Lotnictwa Cywilnego — Ariel House, Strand London W. C. 2 (B. d. R. 781/37).

— Powiększenie lotnisk celnych Blackpool (Stanley Park) oraz Heston (N. f. L. 15/37).

— Otwarcie, opis i planiki lotniska celnego Shoreham (N. f. L. 16/37).

— Ćwiczenia w lotach nocnych — strefy niebezpieczne (N. f. L. 16/37, 18/37 i 20/37).

— Podnoszenie balonu na uwięzi na lotnisku Portland (N. f. L. 18/37).

— Nowy rozkład godzin pracy radiostacyj lotniczych (N. f. L. 18/37).

— Otwarcie, opis i planiki lotniska celnego Ramsgate (N. f. L. 19/37).

— Wskazówki przeciwko zbytniemu przeciążeniu radiolotniczej służby ruchu (N. f. L. 22/37).

5. **Australia.**

— Nowy wykaz lotnisk celnych (B. d. R. 781/37).

6. **Belgia.**

— Wykaz i opis stref oraz przeszkód niebezpiecznych dla żeglugi powietrznej (B. d. R. 774/37).

— Skasowanie lotniska prywatnego Bert rix (B. d. R. 776/37).

— Skasowanie lotniska prywatnego Brasschaet - Pologyn - prowincja Anwerpii oraz zakaz używania lotniska prywatnego Keerbergen — prowincja Brabantu (N. f. L. 15/37).

— Strefa niebezpieczna Middelkarke (N. f. L. 15/37).

— Rozkład godzin zapalania świateł na szlakach lotniczych (N. f. L. 15/37).

— Godziny otwarcia lotnisk państwowych (N. f. L. 16/37).

— Nowy rozkład godzin pracy radiostacyj lotniczych (N. f. L. 17/37).

7. Czechosłowacja.

— Nowy rozkład godzin pracy radiostacyj lotniczych (N. f. L. 16/37).

— Otwarcie, opis i plany lotniska Praga—Rusyn (N. f. L. 17/37).

8. **Dania.**

— Kierunek odlotów i lądowań na lotnisku Kastrup koło Kopenhagi na wypadek braku wiatru (B. d. R. 778/37).

— Nowe przeszkody na lotnisku Kastrup (B. d. R. 778/37).

— Strefa niebezpieczna Sydsjaelland — Arnö (B. d. R. 779/37).

— Zapalanie świateł aeronautycznych w pobliżu lotniska Kastrup koło Kopenhagi we dnie w czasie złej widoczności (B. d. R. 779/37).

— Lądowanie na lotnisku i placach ćwiczebnych wojskowych (N. f. L. 15/37).

— Nowy rozkład godzin pracy na radiostacjach lotniczych (N. f. L. 16/37).

— Sygnalizacja braku wiatru na lotnisku Kastrup (N. f. L. 20/37).

9. Egipt.

— Porozumienie tymczasowe ze Szwajcarią w sprawach żeglugi powietrznej (B. d. R. 779/37).

— Zniesienie ograniczeń przewozu aparatów fotograficznych na pokładzie statków powietrznych (N. f. L. 18/37).

10. **Finlandia.**

— Rozporządzenie o ruchu lotniczym z 12 marca 1937 r. (N. f. L. 17/37).

11. **Francja.**

— Otwarcie i opis lotniska Castres — Mozamet (Tarne) — (B. d. R. 774/37).

— Nowy rozkład pracy radiosłużby lotniczej, anulujący poprzednie (B. d. R. 774/37 i N. f. L. 16/37).

— Niebezpieczna przeszkoda na lotnisku Biarritz — Bayonne — Anglet (B. d. R. 774/37 i N. f. L. 17/37).

— Oświetlenie i przeszkody na lotnisku Orleans — Saran (B. d. R. 774/37 i N. f. L. 17/37).

— Sygnały bezpieczeństwa przy przelotach nad La Manche (B. d. R. 775/37 i N. f. L. 18/37).

— Przeszkoda na lotnisku wodnym Saint—Raphaël (B. d. R. 775/37).

— Przeszkoda na lotnisku Sissonne — la Malmaison (B. d. R. 776/37).

— Ustanowienie funkcjonariusza startowego na lotnisku Bordeaux — Merignac (B. d. R. 776/37).

— Przeszkoda na lotnisku Gaël (B. d. R. 776/37).

— Przeszkody na lotnisku Villeneuve - les-Vertus (B. d. R. 778/37).

— Dekret o ustanowieniu obowiązku przedsiębiorstw regularnej komunikacji lotniczej we Francji, zgłaszania wszelkich wypadków lotniczych statków powietrznych tych przedsiębiorstw (B. d. R. 780/37).

— Nowa przeszkoda lotnicza w Argeneuil (N. f. L. 15/37).

— Zapalanie świateł na szlakach lotniczych (N. f. L. 15/37).

— Strefa niebezpieczna przy lotnisku Perpignan - La Salanque oraz w Rochefort sur Mer N. f. L. 16/17).

— Otwarcie i opis lotniska Brest, Guipavas (N f. L. 17/37).

— Otwarcie i opis lotniska Castres - Mazamet (Tarn) (N. f. L. 19/37).

— Strefa niebezpieczna Biscarosse 70 KM. SW. od Bordeaux (N. f. L. 21/37).

12. **Gambia Bryt.**

— Opis bazy dla samolotów wodnych Half Die Bathurst (B. d. R. 781/37).

13. **Gdańsk.**

— Przepisy wykonawcze do rozporządzenia o żegludze powietrznej z dn. 6 stycznia 1937 r. (N. f. L. 21/37).

14. **Grecja.**

— Okręgi ochrony bezpieczeństwa lotniczego (N. f. L. 16/37).

15. **Holandia.**

— Nowy rozkład pracy lotniczej służby meteorologicznej (B. d. R. 775/37).

— Nowa przeszkoda na lotnisku Schiphol (B. d. R. 778/37).

— Nowy rozkład godzin pracy radiostacyj lotniczych, unieważniający poprzednie (B. d. R. 779/37).

— Opis prowizorycznej radiolatarni lotniczej na lotnisku Schpihol koło Amsterdamu (B. d. R. 780/37).

— Ograniczenia dokonywania niskich lotów na wybrzeżach morskich (B. d. R. 781/37).

— Nowy rozkład zapalania świateł lotniczych (N. f. L. 16/37).

— Przepisy ruchowo - sygnalizacyjne na lotnisku Ipenburg (N. f. L. 18/37).

16. **Indie Brytyjskie.**

— Zakaz przelotów nad lotniskami wojskowymi (B. d. R. 774/37).

— Przeniesienie biura dyrektora lotnictwa cywilnego w Indiach w New Delhi do Simla (B. d. R. 774/37).

— Warunki uzyskania pozwoleń przelotu nad Birmanią (B. d. R. 777/37).

— Uzupełnienie wykazu lotnisk celnych (B. d. R. 781/37).

17. **Irlandia (Wolne Państwo).**

— Godziny pracy radiostacji lotniczej w Dublinie (B. d. R. 779/37).

— Opis i planiki lotniska celnego Dublin—Baldonell (N. f. L. 19/37).

18. **Italia.**

—Zmiana przepisów o strefach zakazanych — nowa strefa Pantelleria (B. d. R. 778/37).

— Wykaz lotnisk celnych (N. f. L. 17/37).

19. **Kongo Belg.**

— Dekret z dn. 27 stycznia 1934 r. o żegludze powietrznej (B. d. R. 776/37).

20. **Niemcy.**

— Oświetlenie przeszkód na lotnisku Krefeld (B. d. R. 778/37).

— Nowy plan wykonywania służby meteorologicznej-lato 1937 (B. d. R. 779/37).

— Nieoświetlone przeszkody na lotnisku Halle-Leipzig (B. d. R. 779/37).

— Zmiana rozporządzenia z 1936 r. o ruchu lotniczym (N. f. L. 15/37).

— Wykonywanie i rejony lotów bez widoczności (N. f. L. 15/37).

— Zmiana granic strefy niebezpiecznej w zatoce Kilońskiej (N. f. L. 15/37).

— Uruchomienie urządzenia ostrzegawczo - sygnalizacyjnego na lotnisku Essen (Mülheim) (N. f. L. 15/37).

— Nowy rozkład zapalania świateł lotniczych na lotniskach i szlakach lotniczych (N. f. L. 15/37).

— Godziny dokonywania odpraw na lotniskach celnych (N. f. L. 16/37 i 22/37).

— Strefy niebezpieczne na morzu Północnym (N. f. L. 16/37).

— Zaliczenie lotniska Bremerhaven do liczby lotnisk celnych (N. f. L. 17/37).

— Taryfy opłat za korzystanie z lotnisk (N. f. L. 17/37).

— Oznaczanie miejsc przeznaczonych na lotniskach użytku publicznego dla samolotów sportowych (N. f. L. 17/37).

— Porozumienie z Unią Połudn. Afryk. o wzajemnym uznaniu świadectw sprawności technicznej statków powietrznych (N. f. L. 18/37).

— Uzupełnienie rozkładu pracy radiostacyj lotn. (N. f. L. 18/37, 20/37 i 23/37).

— Przepisy o badaniach lotniczo - lekarskich członków załogi statków powietrznych (N. f. L. 19/37).

— Oświetlenie na lotnisku Krefeld (N. f. L. 19/37).

— Dekret Kanclerza Rzeszy o utworzeniu korpusu lotniczego narodowo-socjalistycznego (N. f. L. 20/37).

— Nieoświetlone w nocy przeszkody na lotnisku Halle-Leipzig (N. f. L. 20/37).

— Lądowiska pomocnicze na szlaku Berlin — Wrocław — Gliwice (N. f. L. 21/37).

— Strefa niebezpieczna do 30 września b. r. w zatoce Pomorskiej — Bałtyk (N. f. L. 21/37).

— Przeszkody na lotniskach Bremen i München - Oberwiesenfeld (N. f. L. 22/37).

— Zakaz przylotu bez zezwolenia na lotnisko Frankfurt nad M. —Rebstock (N. f. L. 23/37).

— Powiększenie granic strefy niebezpiecznej w Norderney (N. f. L. 23/37).

21. **Nigeria Bryt.**

— Opis lotnisk służby lotniczej pocztowej w Nigerii (B. d. R. 776/37).

22. **Peru.**

— Strefy zakazane dla żeglugi powietrznej (N. f. L. 21/37).

23. **Rumunia.**

— Zamknięcie lotnisk cywilnych: Alexandria, Rosiori de Vede, Caracal (B. d. R. 776/37).

— Ustawa o żegludze powietrznej z 7 października 1936 r. (N. f. L. 18/37).

24. **St. Zjedn. Ameryki Półn.**

— Lotnisko celne wejściowe Fairbanks na Alasce (N. f. L. 19/37).

24. **Szwajcaria.**

— Porozumienie tymczasowe z Egiptem w sprawach żeglugi powietrznej (B. d. R. 779/37).

— Nowy rozkład godzin pracy radiostacyj lotniczych (N. f. L. 16/37).

— Strefa niebezpieczna przy jeziorze Neuenburg do 18 września 1937 r. (N. f. L. 22/37).

25. **Szwecja.**

— Zawiadomienie o ogłoszeniu ustawy o przewozach lotniczych z 5 marca 1937 r. (B. d. R. 775/37).

— Oświetlenie szlaku lotniczego Stockholm-Nalmö (B. d. R. 776/37).

— Nowy rozkład godzin służby radioelektrycznej (N. f. L. 16/37 i 20/37 oraz B. d. R. 776/37).

— Strefa niebezpieczna w Karlsborg do 30 września 1937 r. — ćwiczenia w strzelaniu (B. d. R. 778/37).

— Zakaz dokonywania niskich lotów nad świątyniami w czasie nabożeństwa (N. f. L. 16/37).

— Strefa niebezpieczna Wettersee na Bałtyku do dnia 30 września 1937 r. (N. f. L. 22/37).

26. **Tanganyika.**

— Spis lotnisk celnych i warunki przylotu (B. d. R. 781/37).

28. **Unia Połudn. Afryk.**

— Porozumienie z Niemcami w sprawie wzajemnego uznawania świadectw sprawności technicznej (N. f. L. 18/37).

29. **Wenezuela.**

— Ustawa o żegludze powietrznej z 16 października 1936 r. (N. f. L. 23/37).

Nr L-II/314/9/37.

Wydawnictwa zalecone.

Wydawnictwa Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej (C. I. N. A.) — 60 bis, Avenue d'Iena, Paris 16-e:

a) „Bulletin Officiel Nr 24"—Zbiór uchwał XXIV Sesji C. I. N. A. wraz z obowiązującym tekstem francuskim Konwencji, urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu dn. 13 października 1919 r. oraz załączników od A do H Konwencji — cena 30 fr. fr.

b) Statystyka komunikacji lotniczej państw, należących do C. I. N. A. za rok 1935 — cena 25 fr. fr.

Bibliografia lotnicza.

1. „Konstruktion der Motorflugzeuge" Dipl. Ing. H. Landmann. Berlin und Leipzig 1937. Verlag Walter de Gruyter et Co. — cena RM 1,62.

2. „Das Kriegsflugzeug" — praca zbiorowa wyd. i cena jak wyżej.

3. „Konstruktion der Segelflugzeuge". Dipl. Ing. W. Beyer, wyd. i cena jak wyżej.

4. „Deutsclands Luftfahrt und Luftwaffe". H. Geyer, wyd. i cena jak wyżej.

5. „Der Flieggerschütze". W. V. Cornberg, wyd. i cena jak wyżej.

6. „Die Wartung des Flugzeuges", praca zbiorowa, wyd. Dr. Max Gehlen, Berlin — Leipzig 1936 — cena RM. 2,80.

Nr L-II/320/1/37.

USTAWA

z dnia 14 kwietnia 1937 r.

o zmianie ustawy o zaopatrzeniu inwalidzkim.

Art. 1. W ustawie z dnia 17 marca 1932 r. o zaopatrzeniu inwalidzkim (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 5, poz. 31), zmienionej dekretem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 listopada 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr 85, poz. 522) wprowadza się zmiany następujące:

1) w art. 2 ust. (1) lit. c) po wyrazach: „do 1 listopada 1918 r." dodaje się wyrazy: „a odnośnie do b. żołnierzy armii austriackiej, którzy w terminie do dnia 31 grudnia 1930 r. zgłosili roszczenia do zaopatrzenia z tytułu uszkodzenia zdrowia, doznanego na froncie włoskim — do dnia 4 listopada 1918 r. włącznie"; wyrazy: „a) posiadają prawo obywatelstwa polskiego" zastępuje się wyrazami: „jeżeli osoby te posiadają prawo obywatelstwa polskiego";

16) w art. 59 ust. (1) otrzymuje brzmienie:

„(1) Pracodawcy w rolnictwie, przemyśle, handlu i komunikacji, instytucje i zakłady o charakterze publicznoprawnym oraz wszelkie inne przedsiębiorstwa i zakłady pracy, niezależnie od tego, czy są własnością państwową, samorządową lub prywatną, obowiązane są zatrudnić na każdych 33 pracowników jednego inwalidę, zaś na każde 33 pracownicę jedną wdowę po poległym, zmarłym lub zaginionym w związku przyczynowym ze służbą wojskową lub po inwalidzie, o ile nie przekroczyła 50 roku życia.";

17) w art. 59 wstawia się po ust. (2) ustępy (3), (4) i (5) w brzmieniu następującym:

„(3) W przedsiębiorstwach o zmiennej ilości pracowników ilość inwalidów lub kobiet, względnie jednych i drugich, przypadających do zatrudnienia w danym miesiącu kalendarzowym, oblicza się według przecitnej miesięcznej zatrudnionych pracowników w miesiącu poprzednim.

(4) Zarobek osób, zatrudnionych na zasadzie niniejszego artykułu, nie może być niższy, aniżeli zarobek zdrowego pracownika w danej kategorii pracy i płacy.

(5) Minister Opieki Społecznej w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu i właściwymi ministrami wyznaczy w drodze rozporządzenia warunki i stosunek, jakim w poszczególnych kategoriach zakładów pracy powinno odpowiadać zatrudnienie inwalidów pracowników umysłowych i fizycznych o różnych stopniach utraty zdolności zarobkowej (art. 5a), oraz sposób, w jaki zakłady pracy, zatrudniające zarówno mężczyzn jak i kobiety, — mają wykonać swój obowiązek zatrudnienia osób, wskazanych przez ustawę niniejszą. W rozporządzeniu tym wskazane zostaną władze, powołane do nadzorowania należytego wykonywania postanowień artykułu niniejszego.";

18) w art. 59 skreśla się ust. (3);

19) w art. 71 ust. (1) po wyrazach: „na pielęgnację (art. 14)" dodaje się:

„oraz z wyjątkiem inwalidów, którzy ukończyli 55 rok życia.".

(Przedruk z Dz. U. R. P. Nr 30, poz. 225).

USTAWA

z dnia 20 kwietnia 1937 r.

o ratyfikacji konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących zajęcia zabezpieczającego statków powietrznych, podpisanej w Rzymie dnia 29 maja 1933 r.

Art. 1. Wyraża się zgodę na dokonanie przez Prezydenta Rzeczypospolitej ratyfikacji konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących zajęcia zabezpieczającego statków powietrznych, podpisanej w Rzymie dnia 29 maja 1933 r.

Art. 2. Wykonanie ustawy niniejszej porucza się Ministrowi Spraw Zagranicznych, wykonanie zaś postanowień powyższej konwencji — Ministrowi Komunikacji w porozumieniu z innymi właściwymi ministrami.

Art. 3. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezydent Rzeczypospolitej: *I. Mościcki*
Prezes Rady Ministrów: *Sławoj Składkowski*
Minister Spraw Zagranicznych: *Beck*
Minister Komunikacji: *Ulrych*

(Przedruk z Dz. U. R. P. Nr 33, poz. 254).

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA SPRAW WOJSKOWYCH

z dnia 17 kwietnia 1937 r.

w sprawie wykonania ustawy z dnia 23 stycznia 1937 r. o ochotniczych lotach ćwiczebnych.

Na podstawie art. 11 ustawy z dnia 23 stycznia 1937 o ochotniczych lotach ćwiczebnych (Dz. U. R. P. Nr 6, poz. 48) zarządzam co następuje:

§ 1. Powołane w rozporządzeniu niniejszym artykuły bez bliższego określenia oznaczają artykuły ustawy z dnia 23 stycznia 1937 r. o ochotniczych lotach ćwiczebnych (Dz. U. R. P. Nr 6, poz. 48).

§ 2. Osoby, wymienione w art. 1, mogą odbywać przewidziane tym artykułem ochotnicze loty ćwiczebne po otrzymaniu zezwolenia Ministerstwa Spraw Wojskowych (Dowódcy Lotnictwa) wydanego na podstawie:

a) podanie wniesione w drodze służbowej przez właściwą Powiatową Komendę Uzupełnień do Ministerstwa Spraw Wojskowych (do Dowództwa Lotnictwa),

b) dodatniego wyniku badań lekarskich w Instytucie Badań Lekarskich Lotnictwa.

Podanie oprócz właściwej prośby powinno podawać imię, nazwisko, wiek i wojskowy stopień w rezerwie proszącego, oraz wskazywać, kiedy i gdzie ukończył on szkołę pilotów, czy otrzymał świadectwo z ukończenia tej szkoły, czy jako pilot został już sklasyfikowany i jaka klasa pilota została mu nadana, w jakim czasie i w którym pułku odbył czynną służbę wojskową, przydział macierzysty do jednostki lotnictwa, do której Powiatowej Komendy Uzupełnień jest przynależny, wreszcie czas, w którym proszącemu byłoby najdogodniej poddać się badaniom lekarskim w Instytucie Badań Lekarskich Lotnictwa. Do podania, wniesionego przez podoficera lub szeregowca pilota rezerwy, Powiatowa Komenda Uzepełnień dołącza wyciąg ewidencyjny petenta.

§ 3. Dzień badań lekarskich oznacza Ministerstwo Spraw Wojskowych (Dowódca Lotnictwa), zawiadamiając o tym proszącego przez właściwą Powiatową Komendę Uzupełnień. Jeżeli badania lekarskie stwierdzą zdatność proszącego do odbycia ochotniczych lotów ćwiczebnych, Ministerstwo Spraw Wojskowych (Dowódca Lotnictwa) przesyła mu przez właściwą Powiatową Komendę Uzupełnień zezwolenie na odbywanie ochotniczych lotów ćwiczebnych na samolotach wojskowych, wskazując w nim pułk lotniczy dla odbycia tych lotów. O udzieleniu zezwolenia zawiadamia Ministerstwo Spraw Wojskowych pułk wskazany w zezwoleniu oraz pułk macierzysty petenta.

Na wypadek zmiany miejsca zamieszkania przez danego pilota, a wyjątkowo także z innych ważnych powodów, Ministerstwo Spraw Wojskowych (Dowódca Lotnictwa) może mu zmienić przydział do innego pułku lotniczego.

§ 4. Osoby, wymienione w art. 1, przedstawiają dowódcy pułku, do którego zostały przydzielone dla odbycia ochotniczych lotów ćwiczebnych, zezwolenie wskazane w § 3 ust. 1, książeczki stanu służby oficerskiej lub książeczkę wojskową, oraz swą fotografię wymiaru 4,5 cm × 6 cm „en face" z odkrytą głową, po czym po wpisaniu ich do wykazu imiennego pilotów rezerwy, otrzymują „osobisty dziennik lotów pilota rezerwy", który jest ich dokumentem legitymacyjnym oraz ewidencją odbytych przez nich ochotniczych lotów ćwiczebnych.

W czasie przebywaniu w pułku w związku z odbywaniem ochotniczych lotów ćwiczebnych — mogą te osoby chodzić w ubraniu cywilnym, w którym to wypadku jednak muszą nosić na lewej ręce powyżej łokcia opaskę według wzoru podanego w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Ekwipunek lotniczy na czas latania, stosowny do pory roku, wydaje pułk lotniczy.

§ 5. Wynagrodzenie dzienne, w wysokości unormowanej art. 3, przysługuje za dni badań lekarskich w Instytucie Badań Lekarskich Lotnictwa oraz za dni wykonywania ochotniczych lotów ćwiczebnych pułku.

Wynagrodzenie za dni badań lekarskich wypłaca jednostka, do której Instytut Badań Lekarskich Lotnictwa gospodarczo przynależy; wynagrodzenie za dni wykonywania ochotniczych lotów ćwiczebnnych wypłaca pułk.

§ 6. Dodatek lotniczy wypłaca pułk z początkiem każdego półrocza za półrocze ubiegłe, na zasadzie rozkazu Ministerstwa Spraw Wojskowych (Dowódca Lotnictwa), wydanego na podstawie wykazów za ubiegłe półrocze, przedstawionych do dnia 14 maja i 14 listopada każdego roku przez dowódców pułków lotniczych, do których uprawnieni do tego dodatku byli przydzieleni w ubiegłym półroczu.

Uprawnionymi do otrzymania dodatku lotniczego są osoby wymienione w art. 1, które po otrzymaniu przydziału dla odbycia ochotniczych lotów ćwiczebnych odbyły w odpowiednim półroczu co najmniej 6 godzin lotu (12 lądowań), w tym zaś nie mniej jak 2 godziny lotu na samolotach bojowych.

§ 7. Prawo do korzystania z przejazdów na koszt Skarbu Państwa według zasad wskazanych w art. 8 przysługuje z miejsca zamieszkania do siedziby Instytutu Badań Lekarskich Lotnictwa oraz do miejsca postoju pułku lotniczego i z powrotem.

Należność na przejazd do siedziby Instytutu Badań Lekarskach Lotnictwa oraz do miejsca postoju pułku lotniczego opłaca jadący; jeżeli przejazd odbywa się koleją państwową lub prywatną przez Państwo zarządzaną, jadący opłaca należność według taryfy wojskowej, z której korzysta na podstawie rozkazu wyjazdu.

Na powrotny przejazd otrzymuje jadący z góry kwotę potrzebną na wykupienie biletu kolejowego według taryfy wojskowej, z której korzysta na podstawie rozkazu wyjazdu, albo też na opłacenie kosztów przejazdu innym, istniejącym na danej przestrzeni, najtańszym środkiem komunikacji.

Koszt przejazdu z miejsca zamieszkania zwraca oraz kwotę potrzebną na przejazd powrotny wypłaca jadącemu jednostka administracyjna, do której gospodarczo przynależy Instytut Badań Lekarskich Lotnictwa, względnie pułk lotniczy.

Rozkaz wyjazdu na przejazd do Instytutu Badań Lekarskich Lotnictwa i z powrotem wystawia właściwy Powiatowy Komendant Uzupełnień na podstawie zawiadomienia przez Ministerstwo Spraw Wojskowych o dniu badań lekarskich.

Rozkaz wyjazdu na przejazd do pułku lotniczego wystawia właściwy Powiatowy Komendant Uzupełnień na podstawie zezwolenia Ministerstwa Spraw Wojskowych na odbywanie lotów lub zaświadczenia, wydanego przez pułk, że pilot rezerwy ma prawo do następnego przejazdu do pułku.

Rozkaz wyjazdu na przejazd powrotny z pułku lotniczego wystawia pułk.

§ 8. Pojęcie „rodziny" w rozumieniu art. 9 ust. (2) określa się według przepisów o uposażeniu wojska i marynarki wojennej.

§ 9. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia i obowiązuje od dnia 29 stycznia 1937 r.

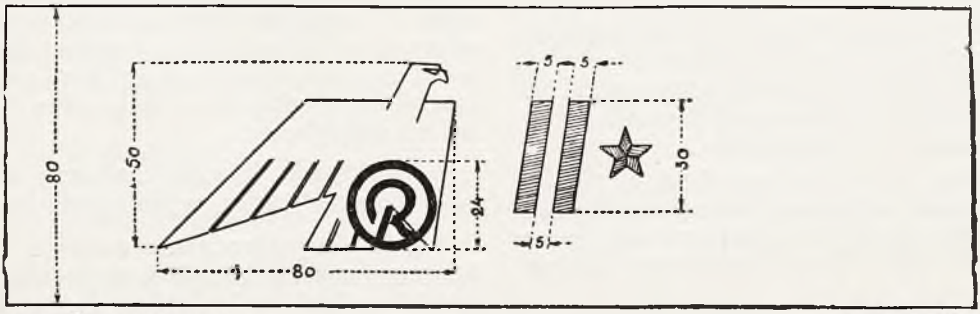
Minister Spraw Wojskowych: *Kasprzycki*

Załącznik do rozp. Min. Spraw Wojsk z dnia 17 kwietnia 1937 r. (poz. 290).

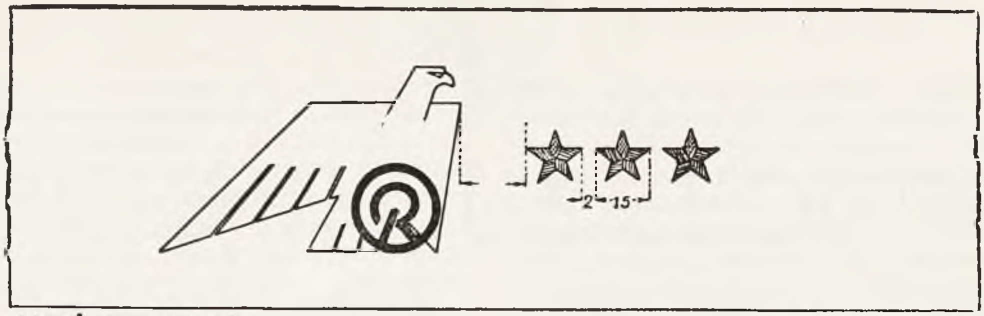
Wzór opaski.

Opis:

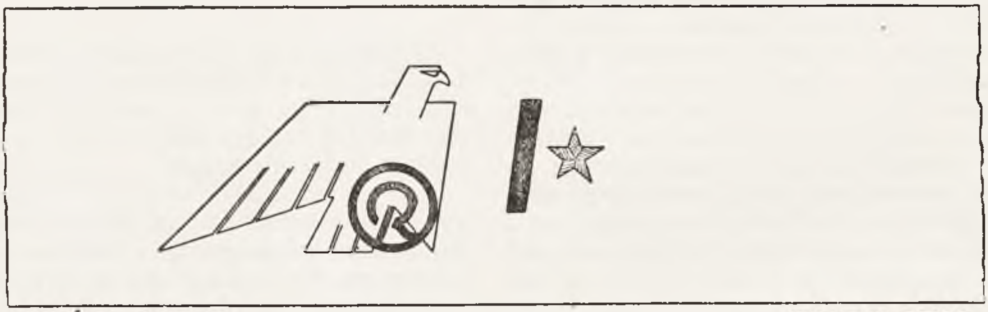
opaska z tkaniny wełnianej barwy stolowo-niebieskiej. Na opasce: stylizowany orzeł wykonany z sukna barwy białej z literą „R" w koleoraz z oznakami stopni (odpowiadających posiadanemu stopniowi) według sposobu umieszczania i wymiaru podanych na wzorach Nr 1 — 5.



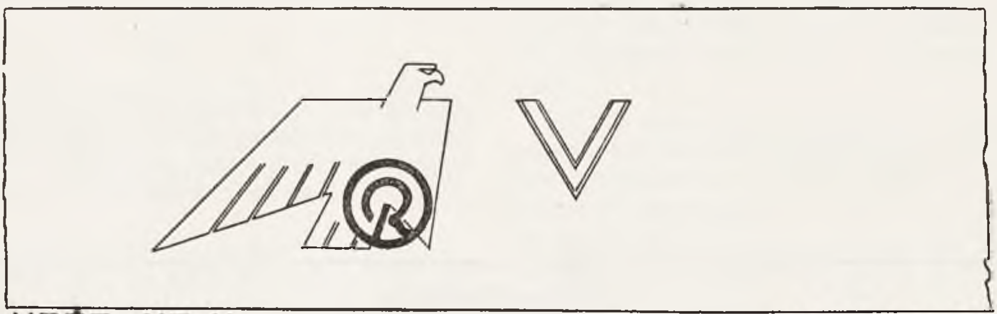
WZÓR NR. 1 **MAJOR**



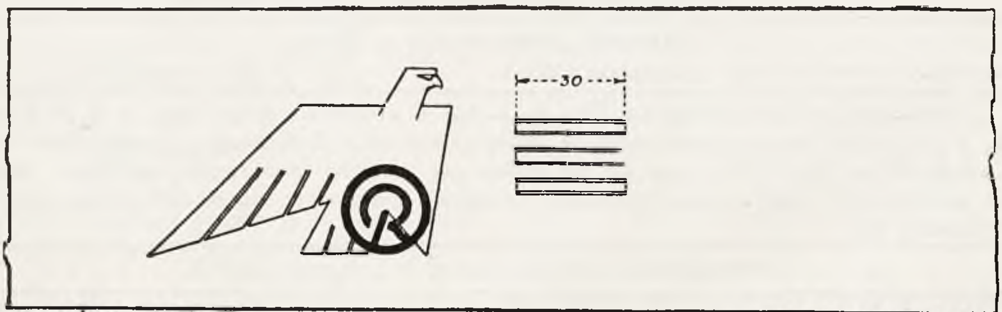
WZÓR NR. 2 KAPITAN



WZÓR NR. 3 CHORĄŻY



WZÓR NR. 4 SIERŻANT



WZÓR NR. 5 PLUTONOWY

(Przedruk z Dz. U. R. P. Nr 38, poz. 290).

Z MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

W związku z wygaśnięciem w dniu 15 lipca 1937 r. postanowień kolejowych konwencji górnośląskiej toczyły się przez kilka tygodni kolejowe rokowania między Polską a Niemcami, które zakończyły się w Warszawie dnia 2 czerwca 1937 r. podpisaniem umowy regulującej na przyszłość ruch kolejowy na przejściach granicznych między polskim i niemieckim Górnym Śląskiem.

Odnośna umowa wprowadziła do istniejącego stanu rzeczy zmiany, polegające na tym, że zostały zamknięte dla ruchu kolejowego mniej ważne przejścia kolejowe, naprz. w ruchu osobowym przejścia kolejowe między stacjami Chebzie — Bobrek, Chebzie — Karf, Zawisna — Praszky, a w ruchu towarowym między stacjami Rojca — Karf, Hindenburg Ost. — Wolfgang oraz jedno przejście na kolejach wąskotorowych. Po za tym zniesiona została wspólność rewizji celnej i paszportowej na wszystkich przejściach kolejowych górnośląskich. Wyjątek stanowi utrzymana nadal na 3 lata wspólność rewizji celnej i paszportowej w Bytomiu. Ponadto z powodu potrzebnych robót budowlanych wspólność rewizji celnej i paszportowej może pozostać na innych przejściach jeszcze do dnia 30 września 1937 r.

W ruchu tramwajowym i autobusowym przez granicę pozostanie zachowana komunikacja po polskiej i niemieckiej stronie, z tym jedak, że tramwaje i autobusy będą dochodziły tylko do granicy państwa, gdzie podróżni muszą przesiadać. Dotąd wreszcie istniejący uprzywilejowany wolny od rewizji celnej i paszportowej ruch tranzytowy kolejowy i tramwajowy ustaje z dn. 15 lipca 1937 r. w zupełności. Rokowania z dziedziny taryf kolejowych, które mają zastąpić istniejące taryfy górnośląskie, rozpoczną się około 14 czerwca b. r. w Warszawie.

* * *

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości, że ze względu na bezpieczeństwo ruchu lotniczego, została ustalona strefa niebezpieczna dla żeglugi powietrznej nad lasem Kabackim koło Warszawy.

W związku z powyższym nie należy dokonywać lotów nad wspomnianą strefą ze względu na niebezpieczeństwo grożące statkom powietrznym, które w czasie lotu mogłyby się znaleźć ponad jej obszarem.

Przedruk z Monitora Polskiego Nr 127 z 1937 r.

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 78, tel. 552-00 wewn. 127.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w Kraju:
Rocznie zł 8; półrocznie zł 4; kwartalnie zł 2. Cena numeru gr 50.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 92412. 29.VII.37. 2000.